

INTEGRAÇÃO DE INFRAESTRUTURA NA AMÉRICA DO SUL: O PAPEL GEOPOLÍTICO DO PROJETO DO CORREDOR RODOVIÁRIO BIOCEÂNICO

Ana Karolina Moraes da Silva¹

Carla Paulino da Costa Feres²

Resumo: O objetivo deste artigo é analisar o impacto geopolítico do Corredor Rodoviário Bioceânico para a América do Sul. O corredor é um projeto de integração física que irá conectar os portos de Paranaguá (Paraná, Brasil) e Santos (São Paulo, Brasil) com os portos do norte do Chile (Arica-Parinacota, Tarapacá e Antofagasta). A metodologia adotada foi a de revisão bibliográfica, partindo da delimitação teórica sobre o papel desempenhado pela infraestrutura como um recurso de poder geopolítico. Em seguida, discutimos brevemente o desenvolvimento do projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico, seu surgimento e seu andamento até a atualidade. Finalmente, com base na discussão teórica sobre infraestrutura e geopolítica e nos dados apresentados sobre o corredor, analisamos o potencial geopolítico do projeto, os desafios impostos ao seu desenvolvimento e as perspectivas que se apresentam para o tema.

Palavras-chave: Infraestrutura; Integração; América do Sul.

Infrastructure Integration in South America: the geopolitical role of the Bioceanic Highway Corridor project

Abstract: The purpose of this article is to analyze the geopolitical impact of the Bioceanic Highway Corridor for South America. The corridor is a physical integration project that will connect the ports of Paranaguá (Paraná, Brazil) and Santos (São Paulo, Brazil) with the ports of northern Chile (Arica-Parinacota, Tarapacá and Antofagasta). The adopted methodology was the bibliographic review, starting from the theoretical delimitation on the role played by the infrastructure as a resource of geopolitical power. Then, we briefly discuss the development of the Bioceanic Highway Corridor project, its emergence and its progress to date. Finally, based on the theoretical discussion on infrastructure and geopolitics and on the data presented on the corridor, we analyze the geopolitical potential of the project, the challenges imposed on its development and the perspectives that are presented for the theme.

Keywords: Infrastructure; Integration; South America.

Integración de infraestructura en América del Sur: el rol geopolítico del proyecto Corredor Vial Bioceánico

Resumen: El objetivo de este artículo es analizar el impacto geopolítico del Corredor Vial Bioceánico para América del Sur. El corredor es un proyecto de integración física que conectará los puertos de Paranaguá (Paraná, Brasil) y Santos (São Paulo, Brasil) con los puertos del norte de Chile (Arica-Parinacota, Tarapacá y Antofagasta). La metodología adoptada fue la de revisión bibliográfica, partiendo de la delimitación teórica sobre el papel que juega la infraestructura como recurso de poder geopolítico. Luego, discutimos brevemente el desarrollo del proyecto del Corredor Vial Bioceánico, su surgimiento y su avance hasta la

¹ Mestranda em Integração Contemporânea da América Latina (PPGICAL) pela Universidade Federal da Integração Latino-Americana (UNILA).

² Mestranda em Desenvolvimento Econômico (PPGIE) pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP).

fecha. Finalmente, a partir de la discusión teórica sobre infraestructura y geopolítica y de los datos presentados sobre el corredor, analizamos el potencial geopolítico del proyecto, los desafíos impuestos a su desarrollo y las perspectivas que se presentan para el tema.

Palabras clave: Infraestructura; Integración; América del Sur.

Introdução

A infraestrutura cumpre um papel fundamental para a consolidação do poder geopolítico dos Estados, por sua capacidade de integrar o território e, assim, potencializar as capacidades econômicas e produtivas de países ou grupos de países. No caso da América do Sul, cujo território possui amplos recursos naturais estratégicos, como recursos hídricos, recursos energéticos, terras férteis etc., a infraestrutura integrada pode otimizar a utilização destes recursos, de forma a ampliar o poder geopolítico da região.

Neste sentido, o objetivo deste artigo é analisar o papel do Corredor Rodoviário Bioceânico para a projeção geopolítica da América do Sul. O corredor trata-se de um projeto de integração física que irá conectar os portos de Paranaguá (Paraná, Brasil) e Santos (São Paulo, Brasil) com os portos do norte do Chile (Arica-Parinacota, Tarapacá e Antofagasta). O projeto visa promover o desenvolvimento do Centro-Oeste brasileiro, do Chaco paraguaio, do Noroeste argentino e do Norte chileno, regiões que não foram abrangidas pelos recentes processos de integração nacional e regional (BARROS *et al*, 2020).

Na primeira seção, buscamos delimitar teoricamente a função desempenhada pela infraestrutura como um recurso de poder geopolítico. Na segunda seção, analisamos o desenvolvimento do projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico, seu surgimento e seu andamento até os dias atuais. Finalmente, a última seção está dedicada à análise do potencial geopolítico do projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico, aos desafios ainda impostos ao seu desenvolvimento e as perspectivas que se apresentam.

Território e poder: o papel geopolítico da infraestrutura

A infraestrutura possui atributos e particularidades muito específicas quando a comparamos com outras atividades socioeconômicas do capitalismo, pois ela presta um suporte fundamental aos mais diversos processos produtivos, inserindo-se diretamente em inúmeras cadeias produtivas. Neste sentido, a infraestrutura, independentemente do setor ao qual ela esteja atrelada no ato de sua construção, possui múltiplos usos e aplicabilidades econômicas e produtivas (WERNER e BRANDÃO, 2019).

Ainda, a infraestrutura se caracteriza por requerer um tipo de investimento que apresenta longo prazo de maturação; em outras palavras, o retorno dos investimentos realizados em obras de infraestrutura demora para ser efetivado. Por imobilizar grandes quantidades de capital por um longo prazo, geralmente muitas garantias de segurança as quais possam durar ao longo de anos ou décadas costumam ser um pré-requisito para a consolidação de projetos de infraestrutura (WERNER e BRANDÃO, 2019).

Rozas e Sánchez (2004) afirmam que as obras de infraestrutura se destacam por sua capacidade para conformarem redes, como a construção de estradas em uma cidade pode melhorar o acesso e a conexão desta com o restante do país e com outras partes do mundo. Além disto, as obras de infraestrutura possuem o caráter de “bem público”, as quais requerem grandes quantidades de investimento financeiro. Por esta razão, dificilmente são realizadas por entes privados e pequenas empresas; cabe à iniciativa estatal e às empresas de grande porte o ímpeto para o desenvolvimento de infraestrutura (CALDERÓN, 2008).

O investimento estatal em infraestruturas de energia, logística e de comunicações pode ser considerado como um importante vetor de crescimento econômico, por sua capacidade para desencadear processos mais amplos de desenvolvimento socioeconômico e de redução da pobreza (CRUZ, TEIXEIRA e BRAGA, 2010).

Sobre a infraestrutura de transportes, há estudos que exploram seu papel no aprofundamento e consolidação da integração produtiva (BARROS, SEVERO e ROJAS, 2011). A este argumento, acrescenta-se que a

infraestrutura possui não somente o potencial para integrar e aprofundar cadeias e processos produtivos, como, ainda, a infraestrutura de transportes potencializa o escoamento da produção (KERR OLIVEIRA e MARQUES, 2015).

A construção de diferentes e numerosos tipos de infraestrutura foi uma das razões pelas quais as grandes potências do sistema internacional se consolidaram como Estados dominantes, ou seja, a infraestrutura está diretamente relacionada com os processos sistêmicos de acumulação de riqueza e poder. Ainda, a competição entre os Estados no sistema internacional levou à consolidação de estruturas hierárquicas, as quais são dominadas pelos países que possuem tecnologias, infraestruturas e processos produtivos mais avançados em relação a outros países (KERR OLIVEIRA e MARQUES, 2015).

De acordo com Padula (2011), a qualidade da infraestrutura de um Estado ou conjunto de Estados está diretamente ligada aos níveis de desenvolvimento, sendo especialmente relevante para o desenvolvimento integrado de setores e espaços econômicos. A infraestrutura cumpre ainda um papel fundamental para a coesão de espaços político-territoriais, e é indispensável para o aproveitamento econômico e geoestratégico de recursos naturais. Ao versar sobre a relevância geopolítica da infraestrutura, o autor ainda aponta o seu papel para a promoção da integração regional da América do Sul como uma estratégia que favoreça a projeção de poder e autonomia geopolítica do bloco de países sul-americanos dentro do sistema internacional.

À escala regional, a infraestrutura também constitui uma etapa fundamental para a consolidação bem-sucedida de projetos de integração entre os países sul-americanos, uma vez que ela viabiliza a integração de mercados consumidores e cadeias produtivas regionais, além de fomentar a formação de instituições políticas comuns aos países da região (OLIVEIRA e MARQUES, 2015).

María Regina Soares de Lima (2010) afirma que a América do Sul, como todas as regiões periféricas do sistema internacional, priorizou em sua história um modelo produtivo baseado na vinculação e interação direta com os países centrais. Desta forma, para consolidar um modelo de integração regional que

altere a lógica de inserção internacional da América do Sul, tirando a região de sua condição intrinsecamente periférica e ampliando sua autonomia, seria necessário desenvolver o mercado consumidor regional de forma integrada, estabelecendo uma nova lógica produtiva-econômica. Para tal, é fundamental que os projetos de integração regional realizem um esforço de coordenação para desenvolverem a infraestrutura sul-americana, estabelecendo assim um contraponto *“al modelo de exploración de complementariedades comerciales, que es menos demandante pero que por sí solo, no es suficiente como para modificar los ejes históricos de relación e interacción”* (LIMA, 2010, p. 83).

Ainda, a autora considera que a coordenação estatal de projetos de infraestrutura é uma condição básica para garantir investimentos e gerar instrumentos de financiamento que viabilizem as obras, bem como é necessária para a implementação de políticas industriais que revertam o modelo produtivo vigente. Neste contexto, a infraestrutura é central para a consolidação de um modelo de integração produtiva implementado sob os auspícios do multilateralismo, tal como foi concebido pelo projeto da União das Nações Sul-Americanas (UNASUL), e que também pode ser desenvolvido através da cooperação bilateral (LIMA, 2010).

De modo geral, a integração de infraestrutura regional é uma importante estratégia para a América do Sul ampliar sua autonomia e soberania no sistema internacional a partir da geração de emprego e renda. A ampliação da infraestrutura logística é uma importante forma de garantir maiores graus de desenvolvimento industrial, econômico e tecnológico, fortalecimento das instituições políticas e a redução da desigualdade social (OLIVEIRA e MARQUES, 2015).

A integração de infraestrutura de transportes possui um importante papel para ampliar as possibilidades comerciais e aprofundar a coesão política-territorial. No caso sul-americano, a integração norte-sul, tanto quanto a integração leste-oeste (bioceânica) podem ser exploradas para formar corredores de integração interna e corredores de exportação, os quais devem estar articulados (PADULA, 2010).

O projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico

O comércio foi capaz de delinear as rotas de encontro das sociedades e impulsionar a expansão de territórios: feiras, guildas e centros comerciais mudaram a logística do mundo. Ao longo da história nota-se o paralelo entre a existência de rotas comerciais com intensos fluxos de capitais e o desenvolvimento econômico e industrial de nações (BRAUDEL, 1996). Por um lado, a ocupação da América do Sul foi desenhada a partir do dualismo que os oceanos Atlântico e Pacífico impõem ao continente. O primeiro contato com os ibéricos, os intercâmbios comerciais e a própria logística extrativista do território são exemplos dessa dualidade. Durante séculos, a forte conexão do território brasileiro com a Europa, e posteriormente com os Estados Unidos, acabou afastando o desejo de procurar novos caminhos para o Pacífico. Para Therezinha de Castro (1994, p. 84), essa constante geopolítica se traduz no que chamou de “destino manifesto atlântico”.

Sem embargo, o século XXI marcou um significativo aprofundamento do fluxo comercial entre a América do Sul e a Ásia, pois o aumento da demanda chinesa gerou o chamado *boom* das *commodities* na periferia. Desde então, a grande demanda chinesa por recursos naturais levou a que a China e a América do Sul passassem a ter uma relação de interdependência assimétrica. O comércio com a China acabou, em certa medida, aprofundando o modelo primário-exportador da América do Sul, o que coloca a região em uma condição de dependência pela demanda externa por seus produtos e sensível a fatores naturais (OCDE/CEPAL/CAF, 2015).

Neste sentido, a reorientação das rotas comerciais sul-americanas para a Ásia acarreta na necessidade da remodelação da logística de transportes da América do Sul em direção ao Pacífico, pela possível redução de custos e tempo de parte das vendas da região. Atualmente, os corredores bioceânicos ganharam ainda mais relevância na América do Sul por fazerem parte da iniciativa chinesa *One Belt, One Road* (OBOR), também chamada de “Nova Rota da Seda”. O projeto inicialmente conectaria a Ásia à Europa e ao norte da África por meio da integração de infraestrutura. Contudo, na Segunda Reunião Ministerial do Fórum China-América Latina e Caribe (Fórum China-CELAC), fundado em 2014, realizada no Chile em janeiro de 2018, o presidente chinês,

Xi Jinping, selou o convite oficial para a América Latina se incorporar à nova rota chinesa (MYERS, 2018).

Recentemente, a Zona de Integração do Centro Oeste da América do Sul (Zicosur) resgatou a discussão sobre a importância dos caminhos bioceânicos entre os seus integrantes (Brasil, Bolívia, Chile, Argentina e Uruguai). Em 2012, a Zicosur realizou um trabalho de identificação de 218 projetos de infraestrutura prioritários para os corredores que atualmente estão presentes no Eixo Capricórnio (CAP), um dos 12 eixos que compõem a carteira de projetos da Iniciativa para a Integração de Infraestrutura Regional Sul-Americana (IIRSA) (FERES, 2020).

A IIRSA foi formalizada em 2002, sendo a primeira iniciativa de integração regional a contar com a participação dos 12 países sul-americanos. Sua ideia inicial foi concebida durante a I Reunião de Presidentes da América do Sul, ocorrida em setembro de 2000, em Brasília. Foi pensada como uma iniciativa para promover o desenvolvimento regional a partir do impulso à integração política, econômica e social da América do Sul (HONÓRIO, 2013).

Desde sua criação, a iniciativa recebeu diversas críticas por adotar uma lógica territorial geoeconômica, a qual priorizava os fluxos econômicos internacionais em detrimento do poder político-territorial dos Estados. Desta forma, nos primeiros anos da iniciativa, os Estados sul-americanos não possuíam grande relevância nos processos decisórios envolvendo o planejamento, financiamento e execução de suas obras – quem controlava estes processos eram instituições financeiras da iniciativa privada, a principal fonte de financiamento da IIRSA. Seguindo esta lógica, os projetos da iniciativa priorizaram a criação de corredores de exportação que ligassem o interior do subcontinente ao seu litoral, visando favorecer os fluxos de comércio regional e internacional em conexão aos mercados globais (PADULA, 2014).

Em 2015, o projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico, sob o nome “Grupo de Trabalho (GT) do Corredor Rodoviário Bioceânico”, foi desenvolvido pelos governos da Argentina, Brasil, Chile e Paraguai. O seu objetivo é impulsionar a integração regional de infraestrutura, a conexão física entre portos do Atlântico e do Pacífico, e “viabilizar o desenvolvimento de regiões

que não foram adequadamente incluídas nos processos de integração nacional e regional, como é o caso do Centro-Oeste brasileiro, do Chaco paraguaio, do Noroeste argentino e do Norte chileno” (BARROS *et al*, 2020, p. 7).

Uma vez completo, o corredor garantirá que de Xangai até o centro-oeste da América do Sul o tempo de viagem caia pela metade. Além disso, o custo médio da passagem de um navio cargueiro no Panamá é de US\$ 450.000, enquanto o gasto médio em Santos é de US\$ 30.000 por dia e em Antofagasta é de US\$ 15.000 por dia (CASTRO, 2020, p. 35).

As obras do corredor ocorrem dentro do Eixo Capricórnio da IIRSA. Devido ao seu alcance espacial, este eixo conta com amplo potencial para a viabilização de projetos de integração econômica, por abranger territórios com setores produtivos diferentes, passando por regiões industrializadas, agrícolas e mineiras, as quais possuem rotas comerciais parcialmente consolidadas de ferrovias e rodovias. Somente na carteira desenhada pela IIRSA, o eixo conta com 74 projetos de transporte, com aporte de 14,8 bilhões de dólares (IIRSA, 2017).

O Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico foi criado no contexto da “Convergência na Diversidade” (BARROS *et al*, 2020), iniciativa tomada pelo governo chileno com o objetivo de impulsionar a convergência entre a Aliança do Pacífico e o MERCOSUL, como parte da prioridade regional declarada pela política exterior do país sob o governo de Michelle Bachelet (BUSTAMANTE e RIVERA, 2015).

A aproximação entre a Aliança do Pacífico e o Mercosul, dois blocos que até recentemente divergiam por representarem modelos de integração distintos, foi favorecida pelas mudanças ocorridas nos governos da Argentina, em 2015, e do Brasil, em 2016, quando ambos os governos passaram a articular a retomada do modelo neoliberal de integração e a reforma do Mercosul (VIANA, 2017). Desta forma, a aproximação entre os blocos limitou-se à cooperação comercial, e o GT do Corredor Rodoviário Bioceânico surgiu para torná-la viável e contribuir com o desenvolvimento regional (GONÇALVES, 2019).

Apesar do contexto regional de desmantelamento e esvaziamento institucional de organizações regionais de integração, incluindo a União das Nações Sul-Americanas (da qual a IIRSA faz parte), o Corredor Rodoviário Bioceânico continuou promovendo suas reuniões de trabalho e o projeto tem avançado significativamente. O corredor irá conectar Porto Murtinho (Mato Grosso do Sul, Brasil) com os portos do norte do Chile (Arica-Parinacota, Tarapacá e Antofagasta), passando pelos territórios do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile (BARROS *et al*, 2020).

De acordo com Barros *et al* (2020, p. 9), “O GT do Corredor Rodoviário Bioceânico é o único projeto de infraestrutura que agrupa mais de três países e que se reúne periodicamente, apesar do movimento de fragmentação da região atualmente.” O Grupo de Trabalho está estruturado em 5 mesas, dispostas da seguinte forma: 1) Infraestrutura, Transporte e Logística; 2) Produção e Comércio; 3) Simplificação dos Procedimentos Aduaneiros; 4) Rede de Universidades; e 5) Turismo. Neste sentido, trata-se de um projeto único de integração física regional, que tem se mantido mesmo durante um contexto político desfavorável para a integração sul-americana, no qual as principais instituições de integração da América do Sul estão sendo esvaziadas pelos governos da região.

A VIII Reunião do Grupo de Trabalho do Corredor Rodoviário Bioceânico, realizada nos dias 21 e 22 de agosto, em Campo Grande (MS), foi a última reunião do grupo. Nesta reunião, avanços estratégicos para a efetiva implementação do projeto foram apresentados. Ao fim de 2019, as obras ligando os municípios de Carmelo Peralta (PY) e Porto Murtinho (BR) continuaram avançando e, em 2020, mesmo com a pandemia de covid-19, o cronograma da obra continuou sem atrasos (ARMÔA, 2019a; ARMÔA, 2019b).

O impacto geopolítico do projeto: desafios e perspectivas

Nesta seção, analisaremos o impacto geopolítico do projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico, os desafios ainda impostos ao seu desenvolvimento e as perspectivas que se apresentam. O conceito de “corredores bioceânicos”, para Inostroza Fernández e Bolívar Espinoza (2004, p. 155), possui três

dimensões: *“su realidad territorial, la multimodalidad de dimensiones innovadoras que evoca y, el ser, en determinados casos, objeto de políticas y estrategias de integración sub-regional”*.

No geral, os corredores bioceânicos relacionam-se historicamente com territórios em avançado estágio de desenvolvimento, uma vez que esta infraestrutura se desenvolve concomitantemente a vias de comunicação e transporte, corredores comerciais, industriais e turísticos e centros urbanos tecnológicos. Pelo seu potencial, os corredores se enquadram como uma estratégia que pode ser empregada por empresas transnacionais bem como por regiões e organizações que busquem impulsionar processos de desenvolvimento frente ao processo de mundialização (FERNÁNDEZ e ESPINOZA, 2004).

De acordo com Luis Inostroza Fernández (2007), os corredores bioceânicos possuem um significado estratégico para os países sul-americanos, pois promovem o desenvolvimento local e regional, favorecendo a integração entre os países e no interior do continente. Desta forma, o projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico interligando os territórios do Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, se apresenta como uma importante estratégia para o fortalecimento do desenvolvimento e da soberania sul-americana que, a sua vez, operam como impulsos à projeção geopolítica da região.

Neste sentido, o projeto do corredor favorece, entre outras coisas, o comércio com os países asiáticos – em especial, a China, maior parceiro comercial de toda a América do Sul. O momento geopolítico atual é definido pelo declínio relativo da hegemonia estadunidense, que em parte foi desgastada pelo envolvimento do país em conflitos militares e pela crise econômica de 2008, e por outra parte foi desgastada pelo custo material (militar e financeiro) e imaterial (simbólico) de se manter como potência hegemônica mundial por décadas. Com o declínio estadunidense o que surge é um sistema internacional no qual a hegemonia dos Estados Unidos é compartilhada com a hegemonia regional de outros países, uma chamada “hegemonia negociada” (SORJ e FAUSTO, 2010).

O declínio estadunidense não significa que as hegemonias regionais estejam dispostas a compartilharem com os Estados Unidos as responsabilidades da manutenção da ordem mundial. A atuação chinesa, por exemplo, é pragmática no sentido que busca novos mercados e fontes de produtos primários enquanto se abstém da liderança político-ideológica que tanto desgastou a posição estadunidense. Ao passo que se fortalece econômica e geoestrategicamente, a China não se envolve em dilemas geopolíticos (SORJ e FAUSTO, 2010).

Em sua relação com a América do Sul, a China tem papel importante como importadora de *commodities* (o que diminui a dependência da região em relação à EUA e Europa, mas leva a uma especialização dos países da região no setor primário de produção) e exportadora de manufaturados (o que debilita a indústria regional e mais uma vez conduz à especialização do setor primário, debilitando a posição da América do Sul divisão internacional do trabalho) (SORJ e FAUSTO, 2010).

Todavia, apesar da problemática geopolítica que envolve o aprofundamento do comércio com a China (com a manutenção e aprofundamento do modelo produtivo agroexportador na América do Sul), Parkinson de Castro (2020) argumenta que a Rota Bioceânica – que inclui o Corredor Rodoviário Bioceânico – irá reduzir distâncias e, conseqüentemente, custos de transportes de mercadorias importadas e exportadas entre os países que irá abranger, intensificando, assim, o comércio intrarregional. Ainda, estudos apontam que o projeto possui potencial para gerar um crescimento atrelado a integração cultural e educacional, maximizando a qualidade de vida da população do entorno do Corredor Rodoviário Bioceânico (ASATO *et al*, 2019).

Ademais, o corredor pode: (I) atrair operadores logísticos com tecnologias avançadas, mitigando as deficiências estruturais causadas pelo isolamento territorial das localidades que irá integrar; (II) propiciar novos fluxos de comércio e investimento, integração às cadeias globais de valor e o incremento da produção e consumo a nível regional; (III) ampliar a cooperação entre os mais diversos agentes nos níveis regional, nacional e local; (IV)

promover o turismo e a cultura entre os países sul-americanos que fazem parte do projeto (CASTRO, 2020).

Ainda, ao analisarmos o potencial geopolítico do projeto, não podemos esquecer que, além de ampliar as possibilidades de comércio com a China, ele também abre portas para outros modais e regiões, como a costa oeste estadunidense.

O Mato Grosso do Sul, por onde o corredor irá passar, possui posição estratégica para integrar a região sul-americana: divide fronteiras com a Bolívia e o Paraguai e, pelas hidrovias dos rios Paraguai-Paraná e do Prata, bem como pela sua proximidade à pontos de passagem existentes nas cordilheiras, possui fácil acesso à Bacia do Prata e ao litoral Pacífico. Estes aspectos geográficos localizam o Mato Grosso do Sul como o pilar logístico que sustenta o Corredor Rodoviário Bioceânico, integrando endogenamente uma porção significativa da cadeia logística regional sul-americana (BARROS *et al*, 2020).

Considerações finais

O projeto do Corredor Rodoviário Bioceânico possui amplo potencial para projetar o poder geopolítico da América do Sul. Primeiramente, ele oferece uma possibilidade de integração comercial e produtiva entre Brasil, Paraguai, Argentina e Chile, ao conectar regiões destes países, antes isoladas, entre si. Em segundo lugar, ele conecta novos territórios sul-americanos à costa do Pacífico, abrindo oportunidades de comércio com a China e com a costa oeste dos Estados Unidos. Finalmente, o corredor impactará também as áreas de turismo e cultura, criando oportunidades de emprego e geração de renda.

Entretanto, apesar do seu potencial, alguns pontos apresentam desafios ao projeto. Para garantir uma integração que não aprofunde o aspecto primário-exportador das economias sul-americanas, é importante que o projeto preze pela articulação entre sua função como corredor de integração interna e de exportação; ou seja, que o projeto não desenvolva apenas rotas de

escoamento para o Pacífico, mas que também integre os mercados internos e, assim, sirva como mola propulsora para o desenvolvimento industrial.

Ademais, a lógica de integração territorial geoeconômica pode ser uma limitadora da capacidade que essa infraestrutura possui de ser revertida em ganhos geopolíticos para a América do Sul. Em linhas gerais, o projeto pode ser promissor para o poder geopolítico sul-americano, como também pode ser um fator de aprofundamento das nossas desvantagens estruturais em relação aos países desenvolvidos. Tudo dependerá do uso político-econômico que se faça desta infraestrutura no futuro.

Referências

ARMÔA, Marcelo. **Corredor Rodoviário Bioceânico avança em frentes estratégicas para efetivação do projeto.** Assessoria de Comunicação da Semagro, Portal do Governo de Mato Grosso do Sul, 25/agosto/2019a. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/corredor-rodoviario-bioceanico-avanca-em-frentes-estrategicas-para-efetivacao-do-projeto/>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

_____. **Cronograma da Rota Bioceânica segue com obras em ritmo acelerado no Paraguai.** Assessoria de Comunicação da Semagro, Portal do Governo de Mato Grosso do Sul, 05/novembro/2019b. Disponível em: <<http://www.ms.gov.br/cronograma-da-rota-bioceanica-segue-com-obras-em-ritmo-acelerado-no-paraguai/>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

ASATO, Thiago Andrade; CONSTANTINO, Michel; DORSA, Arlinda Cantero. MARIANI, Milton Augusto Pasquotto Mariani. **Rota de Integração Latino-Americana (RILA) para o desenvolvimento turístico.** *INTERAÇÕES*, Campo Grande, MS, v. 20, n. especial, p. 45-56, 2019.

BARROS, Pedro S.; SEVERO, Luciano Wexell; ROJAS, Alfredo. **Região Norte do Brasil e Sul da Venezuela:** Esforço binacional para a Integração das cadeias produtivas. Missão do IPEA na Venezuela e MCTI-Venezuela. Brasília, DF: IPEA, 2011. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/110511_relac_brasilvenezuela_integraproductivas.pdf>. Acessado em: 25 nov. 2020.

BARROS, Pedro Silva; PADULA, Raphael; SEVERO, Luciano Wexell; SAMURIO, Sofia Escobar; GONÇALVES, Júlia Borba. **Corredor Rodoviário Bioceânico:** caminho do Mato Grosso do Sul à Ásia Pacífico. Observatório América Latina – Ásia Pacífico, Documento de Trabalho 009/2020, outubro de 2020. Disponível em: <https://www.observatorioasiapacifico.org/images/noticias/2020/09_September/DT009_20_corredor_bioceanico_pt.pdf>. Acesso em: 24 nov. 2020.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização Material, Economia e Capitalismo:** Séculos XV-XVIII. Vol. 2. Os jogos das trocas. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

BUSTAMANTE, Gilberto Aranda; RIVERA, Jorge Riquelme. **¿Es posible la convergencia en la diversidad? Chile entre la Alianza del Pacífico y el**

MERCOSUR. Revista de Relaciones Internacionales, Estrategia y Seguridad, v. 10, n. 2, pp. 155-178, 2015.

CALDERÓN, Fabio Vladimir Sánchez. **Elementos para una geopolítica de los megaproyectos de infraestructura en América Latina y Colombia.** *Cuaderno de geografía – Revista Colombiana de Geografía*, n.º 17, 2008, Bogotá, Colombia, pp. 7-21.

CASTRO, Therezinha de Castro. **Nossa América: Geopolítica Comparada.** São Paulo: Editora IBGE, 1994.

CASTRO, João Carlos Parkison de. **Corredor Rodoviário Bioceânico: uma oportunidade a ser explorada.** Brasília, 19 de fevereiro de 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/agricultura/pt-br/assuntos/camaras-setoriais-tematicas/documentos/camaras-tematicas/infraestrutura-e-logistica/2020/71a-reuniao-ordinaria/app_71ro_ctlogistica_corredor.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2020.

CRUZ, Aline Cristina; TEIXEIRA, Erly Cardoso; BRAGA, Marcelo José. **Os Efeitos dos Gastos Públicos em Infraestrutura e em Capital Humano no Crescimento Econômico e na Redução da Pobreza no Brasil.** *Revista Economia*, edição Selecta, v. 11, n. 4. p. 163–185, dez./2010. ANPEC. Disponível em: <http://www.anpec.org.br/revista/vol11/vol11n4p163_185.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2020.

FERES, Carla Paulino da Costa. **Integração na América do Sul: o papel estratégico do Gran Chaco.** Monografia (Ciências Econômicas - economia, desenvolvimento e integração). Universidade Federal da Integração Latino-Americana. Foz do Iguaçu, 2020.

FERNÁNDEZ, Luis Inostroza. **Corredores bioceánicos de Sudamérica en el contexto de la Posguerra Fría.** Azcapotzalco: Universidad Autónoma Metropolitana, 2007. Disponível em: <http://www2.azc.uam.mx/bioceanico/pdf/CorredoresBioceanicos_PosguerraFria.pdf>. Acesso em: 26 nov. 2020.

FERNÁNDEZ, Luis Inostroza; ESPINOZA, Augusto Bolívar. **Corredores bioceánicos: territorios, políticas y estrategias de integración regional.** *Análisis Económico*, Azcapotzalco, v. XIX, n. 41, p.153-174, mai./ set. 2004. Disponível em: <<http://www.redalyc.org/pdf/413/41304107.pdf>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

GONÇALVES, Julia de Souza Borba. **Brasil e a Aliança do Pacífico: visões em disputa na integração regional?** Mestrado em Relações Internacionais. Programa de Pós-Graduação em Relações Internacionais “San Tiago Dantas”, São Paulo, 2019.

HONÓRIO, Karen Santos. **O significado da iniciativa para a integração da infraestrutura regional sul-americana (IIRSA) no regionalismo sul-americano (2000-2012): um estudo sobre a iniciativa e a participação do Brasil.** Dissertação (Mestrado em Relações Internacionais) - UNESP/UNICAMP/PUC-SP, São Paulo, SP, 2013. <<http://hdl.handle.net/11449/128074>>. Acesso em: 27 nov. 2020.

IIRSA. **Cartera IIRSA: Ejes de integración y desarrollo.** Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). Disponível em: <<http://www.iirsa.org/Page/Detail?menultemId=32>>. Acesso em: 10 ago. 2020.

LIMA, Maria Regina Soares. *Tradição e Inovação en la Política Exterior brasileña.* In: SORJ, Bernardo; FAUSTO, Sergio [orgs.]. **América Latina: Transformaciones Geopolíticas y Democracia.** Buenos Aires: Siglo XXI, 2010.

MYERS, Margaret. **China's Belt and Road Initiative: What Role for Latin America?** *Journal of Latin American Geography*, vol. 17 no. 2, 2018, p. 239-243.

OLIVEIRA, Lucas Kerr; MARQUES, Teresa Cristina Schneider. *A Infraestrutura da Integração Regional e a Integração Brasil-Uruguai*. p. 109-126. In: MALLMANN, Maria Izabel; MARQUES, Teresa Cristina Schneider (Orgs.). **Fronteiras e relações Brasil-Uruguai**. 1 ed. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2015.

OCDE/CEPAL/CAF. **Perspectivas económicas de América Latina 2016: Hacia una nueva asociación con China**. *OECD Publishing*, Paris, 2015.

PADULA, Raphael. **Integração regional de infra-estrutura e comércio na América do Sul nos anos 2000: uma análise político-estratégica**. Tese (doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Programa de Engenharia de Produção. Rio de Janeiro, 2010.

_____. **Infraestrutura, geopolítica e desenvolvimento na integração sul-americana: uma visão crítica à IIRSA**. Rio de Janeiro: LEAL, 2011. Disponível em: <<http://leal-ufrj.blogspot.com/2011/04/artigo-infraestrutura-geopolitica-e.html>>. Acesso em: 20 nov. 2020.

_____. *Da IIRSA ao Cosiplan da UNASUL: A Integração de infraestrutura da América do Sul nos anos 2000 e suas perspectivas de mudança*. In: DESIDERÁ NETO, Walter Antonio [org.]. **O Brasil e novas dimensões da Integração Regional**. Rio de Janeiro: IPEA, 2014.

ROZAS, Patricio; SÁNCHEZ, Ricardo. **Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico**. Santiago de Chile: Cepal, 2004. Disponível em: <<https://repositorio.cepal.org/handle/11362/6441>>. Acesso em: 10 dez. 2020.

SORJ, Bernardo; FAUSTO, Sergio. *Introducción: Dinámicas geopolíticas globales y el futuro de la democracia en América Latina*. p. 5-31. In: SORJ, Bernardo; FAUSTO, Sergio [orgs.]. **América Latina: Transformaciones Geopolíticas y Democracia**. Buenos Aires: Siglo XXI, 2010.

VIANA, Alyne. **Os impactos do governo Trump no regionalismo latino-americano**. *Observatório do Regionalismo*, 17 abr. 2017. Disponível em: <<http://observatorio.repri.org/artigos>>. Acesso em: 24 nov. 2020.

WERNER, Deborah; BRANDÃO, Carlos. **Infraestrutura e Produção Social do Espaço: anotações sobre suas principais mediações teóricas**. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, V. 15, N. 5, p. 287-301, set-dez/2019, Taubaté, Brasil.

Recebido em 29.12.2020.

Publicado em 01.01.2021.